

Tekst: Paweł Kisielewski, zdjęcia: bikeBoard

Trzecie koło

Jeszcze nie tak dawno w ciągu roku przysyłałicie do nas zaledwie kilka relacji z wypraw. W tym roku widzieliśmy już kilkadziesiąt projektów, z których kilka relacji już opublikowaliśmy, a kilka wspieramy naszym patronatem. A jest dopiero połowa sezonu.



Wniosek nasuwa się sam: Ukraina, Islandia, Nowa Zelandia, Syberia, Chiny, Hiszpania, Norwegia - trudno znaleźć miejsce na ziemi gdzie nie dotarli jeszcze kolarze z Polski. Znikły bariery i coraz więcej ludzi decyduje się na poznawanie świata z wysokości siodła roweru. Nie macie wątpliwości dokąd pojechać, z kim, którędy, a nawet za co! Najczęściej nurtuje Was pytanie: jak niezbędny na takie wyprawy dobytek spakować i przewieźć? Dotychczas rozwiązanie praktycznie było tylko jedno: bagażniki i sakwy, ale od dzisiaj jest alternatywa, bowiem na rynku pojawiło się....

Dodatkowe koło

Extrawheel, czyli rowerowa przyczepka towarowa o bardzo specyficznej konstrukcji. Jej cechami charakterystycznymi jest to, że porusza się tylko na jednym, dużym (28") kole i jest pozbawiona zamkniętej (a więc ograniczonej ściankami) przestrzeni ładunkowej. Bagaże transportowane są w sieciach znajdujących się po obu bokach przyczepki. Po szczegółowy opis konstrukcji, bogato zilustrowany zdjęciami, odsyłam na naszą stronę internetową, a tutaj ograniczę się tylko do ogólnego rysu konstrukcji. Szkielet przyczepki stanowi rama z rur stalowych i otaczający koło od góry błotnik z tworzywa. Górna połowa przyczepki osłonięta jest powłoką z mocnej tkaniny stanowiącej coś w rodzaju lekkiej obudowy. Po obu bokach znajdują się wspomniane wcześniej sieci opinające główną przestrzeń ładunkową. Z przodu przyczepki

umieszczono dodatkowo jeden pasek pozwalający przytroczyć lżejsze bagaże (np. karimaty). Ze względu na niewielką wysokość (72 cm) przyczepka może być mało widoczna dla kierowców, dlatego z tyłu na elastycznym pręcie umieszczona została chorągiewka sygnalizacyjna. Przyczepka połączona jest z rowerem za pomocą filigranowego, ale bardzo mocnego widelca wykonanego z twardej, sprężystej stali. Jego końce zaczepia się o kuliste uchwyty znajdujące się na końcach specjalnego szybkozamykacza tylnego koła. I tyle lub aż tyle. Konstrukcja prosta i lekka (tylko 5 kg), a co - najważniejsze całkowicie polska. Warto też podkreślić, że przyczepki o podobnej konstrukcji produkują jeszcze tylko trzy firmy na świecie.

Jazda

Przygotowanie roweru do holowania jest tak łatwe, że trudno wyobrazić sobie prostsze rozwiązanie. Wystarczy zmienić standardowy szybkozamykacz tylnego koła na specjalny, dostarczony wraz z przyczepką, a potem zapiąć doń widelec. I gotowe. Całe sedno rozwiązania tkwi w tym, że rozstaw ramion widelca jest mniejszy niż uchwytów w szybkozamykaczu (rozstaw jest regulowany i można dopasować go do różnych szerokości osi tylnego koła) i aby przyłączyć przyczepkę trzeba go trochę rozgiąć, aby później siła sprężystości materiału utrzymywała go na miejscu. Rozwiązanie takie, prócz tego, że jest bardzo proste, ma jeszcze tą zaletę, że w sytuacjach silnego przeciążenia (postawienie pod ostrym kątem względem roweru, uderzenie przez samochód itp.) przyczepka sama się wypina.

Nie będę ściemniał, na początku nie miałem zaufania do zaczepu i bałem się, że zgubię przyczepkę na pierwszym krawężniku. Dlatego pierwszą jazdę odbyłem na pusto, ostrożnie oswajając się z „posiadaniem ogona”. Jednak moje niedowierzanie szybko przeszło w pełen zdziwienia entuzjazm. Przyczepka jest tak lekka, że jadąc bez obciążenia praktycznie jej nie czuć (często oglądałem się za siebie czy jej przypadkiem nie zgubiłem). Manewrowanie całym zespołem jest bezproblemowe, przyczepka w ślad za rowerem idealnie kładzie się w zakręty, a duże koło bardzo łatwo pokonuje przeszkody typu krawężniki czy dziury w asfalcie. Onieśmielony pierwszymi pozytywnymi wrażeniami jazdy „na pusto” przeszedłem

do drugiego etapu testu i załadowałem przyczepkę do jej maksymalnej nośności. Najtrudniej jest ruszyć i pokonać pierwsze kilkaset metrów, w trakcie których człowiek przyzwyczaja się do nieco odmiennego sposobu prowadzenia tego „pociągu”. 35 kg masy (razem z przyczepką) przyczepione do ponad dwukrotnie lżejszego roweru - to już nie w kij dmuchał. Czuć to na kierownicy, choć nie tak dotkliwie, jak się spodziewaliśmy. Trzeba jechać spokojnie i płynnie i już po chwili tapie się właściwy rytm. Co ciekawe, podczas pokonywania nawet stromych wzniesień rower, mimo obciążonego tytu, nie ma tendencji do stawiania „dęba”, czego bardzo się obawiałem. Można śmiało powiedzieć, że z tą przyczepką jeździ się łatwiej niż z dzieckiem w foteliku. Jedyne niedobre objawy, które udało mi się zauważyć, to tendencja „pociągu” do jazdy żmiją przy zjazdach z większą prędkością (ponad 30 km/h). Trzeba na to uważać i zwolnić, gdy zjawisko tylko się zaczyna, bo może być niebezpieczne.

Podsumowanie

Niestety przed publikacją tego tekstu nie udało nam się z przyczepki przetestować na dłuższej wyprawie. Ale jazdy próbne, które odbyliśmy, pozwalają z dużą dozą pewności powiedzieć, że Extrawheel to rozwiązanie prawie idealne. Dzięki zastosowaniu jednego dużego koła przyczepka doskonale się prowadzi, bardzo dobrze pokonuje przeszkody, można z nią śmiało podróżować nawet w bardzo trudnym terenie. Nie ma co obawiać się o pogorszenie skrętności roweru, bo promień skrętu nie zmienia się. Zastosowanie sieci to też doskonale rozwiązanie pozwalające zmieścić znacznie więcej rzeczy, niż gdy przestrzeń bagażowa była ograniczona, jak np. w sakwach. Aby uchronić bagaże przed wpływem warunków atmosferycznych wystarczy do wyposażenia przyczepki dokupić wodoszczelne worki bagażowe wyprodukowane specjalnie dla Extrawheel przez firmę Crosso. Dostępne są w różnych pojemnościach (12-60 litrów) za odpowiednio 39-69 zł. Za te pieniądze kupujemy absolutną ochronę przed wilgocią, kurzem i błotem. Na plus przyczepce trzeba także zaliczyć banalnie prosty a zarazem wysoce skuteczny system holowania i bardzo niską masę. A przy tych wszystkich zaletach Extrawheel jest relatywnie tani. Aby uzyskać podobną przestrzeń ładunkową z wykorzystaniem sakw, konieczne jest wydanie prawie dwukrotnie większej sumy. Koszt podobnych konstrukcji zachodnich są także nieporównywalnie większe. **bb**

Na naszej stronie internetowej www.bikeboard.pl znajdziecie zdjęcia i opisy ilustrujące szczegóły konstrukcji przyczepki. Można też pobrać film pokazujący Extrawheel w akcji.

Extrawheel

Kontakt: Extrawheel, tel. (0-18) 264-14-69, www.extrawheel.com

449 zł

Masa: 5030 g, Max. nośność: 30 kg

Budowa		6
Działanie		6
Oplacalność		5,1
Ocena końcowa		5,8

- + lekka konstrukcja
- + prosty i bardzo skuteczny system holowania
- + duża pojemność sieci

Uwaga! Tekst jest integralną częścią testu. Wnioskowanie tylko na podstawie punktacji może prowadzić do błędów w interpretacji

Sprzęt: Test opon Syncros BHT 2 L

Tekst: Marcin „Szalony” Warchoń, zdjęcia: bikeBoard

Synchronizacja

Skrót BHT wywodzi się z nazwy „Big Tire”, co w wolnym tłumaczeniu oznacza „duże uderzenie”. Uczcie się angielskiego, bo pewnie jeszcze coś z tej nazwy wyco-

Bieżnik BHT zrobiono z gumy Stick It. Parametr wyrażony w wartościach informuje nas, jak twardej mieszanki użyto do wykonania danego bieżnika. Tylna opona oznaczona 50A powinna być bardziej miękka, a co za tym idzie bardziej odporna na nierówności. Tylna opona oznaczona 55A ma być twardsza i bardziej odporna na nierówności. Obie opony posiadają bieżnik o strukturze Dual Compound, który wykorzystuje twardsze trzony klocków w środkowym pasie, co ma ułatwić przyspieszenie, w odróżnieniu od klocków znajdujących się po bokach, które są miękkie, producent wprowadził go z myślą o polepszeniu zachowania opony podczas hamowania.

Zgodnie z zapewnieniami producenta, stosowanie Syncrosów BHT pozwala zaoszczędzić do 400 g masy na każdym kole, względem „typowych” opon. Sprawdziłem. Syncrosy są istotnie lżejsze, jednak jeśli porównamy częściej stosowanych w Polsce oponę o „zawodniczej” mieszance, tylko 115 g.

Burn out

BHT 2 poddaliśmy ostrym testom na górskich szlakach gdzie nie ma błota, luźnego szutru i mokrych korzeni. Podczas zjazdów po kamieniach nie sposób zgubić trójki. Nawet gdy skalna nawierzchnia jest naprawdę trudno o poślizg. Problem pojawia się dopiero gdy bieżnik zapcha się głębokim błotem. Opony słabo się z niego oczyszczają, natychmiast tracąc opisywane wcześniej właściwości. Szkoda, bo na luźnych kamieniach spisują się naprawdę nieźle. Dobrze zachowują się też na ubitej ziemi i korzeniach. Na asfalcie BHT-ki, mimo wyraźnego odgłosu toczących się klocków, nie dają dużych oporów toczenia. Co ważne - odpowiednia grubość ścianek zapobiega „przyszczypaniu” i przebicciu dętek.

Finish

Mimo że obie opony można kupić osobno, my w swojej ocenie potraktowaliśmy je jako komplet. Wszystkie cechy opisane w pierwszej części tekstu przemawiają na korzyść Syncrosów. Można je polecić na umiarkowane suche warunki i trasy o twardych, skalnych lub szutrowych nawierzchniach. Odporność na przebiccie przysłuży się tym, którzy zapragną brać na nich udział w zawodach, a dodatkowym atutem będzie też stosunkowo niska masa (opony dostępne są także w rozmiarze 26x2.35"). Z pewnością dla sporej liczby zainteresowanych Syncrosami BHT 2 istotny będzie też fakt, że łączą one w sobie cechy opon „zawodniczych” oraz ogumienia używanego podczas normalnych treningów. **bb**

Syncros BHT 2 LW

Kontakt: Polisport, tel. (0-34) 366-04-66, www.pol-sport.com

Masa: 820/880 g (przód/tył)

Budowa		5
Działanie		4
Oplacalność		3
Ocena końcowa		4,1

- + różna gęstość mieszanki
- + relatywnie niska masa
- słaba trakcja w błocie